



Afdeling Friese Meren A62

Vrijdag 14 september 2012:

Rob Hardenberg PE1ITR:

“De 70 Mhz/4 meter band”

CQ FM NIEUWS



Maritiem Instituut Willem Barentsz te West Terschelling

SEPTEMBER 2012
Jaargang 26 nr. 6

Redactie CQ FM Nieuws
Wilhelminastraat 27
8561 AA Balk
E-mail: pe1jra@gmail.com

HET NIEUWS BULLETIN VAN DE VERON AFDELING A62

DE FRIESE MEREN

BESTUUR

Voorzitter	: T.J. van Tuinen	PAoTVT	Koopmansgracht 34, 8606 AB Sneek	(0515 – 413611)
Secretaris	: S.W. van de Hoek	PE2SKE	Vicariswei 20, 8711 GN Workum	(0515 - 543412)
			E-mail: pe2ske@veron.nl	
Penningmeester:	H.A.M. v.d. Veen	PA2HSH	Lindenlaan 6, 8603 BZ Sneek	(0515 – 413278)
Lid	: A.J.H. Cornelis	PD7AJH	Feam 3, 8603 DT Sneek	(0515 - 420957)

CQ FM NIEUWS

Eindredactie +	: Wil Stilma	PE1JRA	Wilhelminastraat 27, 8561 AA Balk	(0514 – 602915)
Advertenties			e-mail: pe1jra@gmail.com	
Administratie	: H.A.M. v.d. Veen	PA2HSH	Lindenlaan 6, 8603 BZ Sneek	(0515 – 413278)
HF Rubriek	: C. Hollander	PAoCOR	Priorstraat 25, 8603 VN Sneek	(0515 – 414022)

ADVERTENTIETARIEVEN

Voor een heel jaar (10 nummers)
2 x 1/2 pagina € 80,00 1 pagina € 75,00
1/2 pagina € 40,00, 1/4 pagina € 22,50

Eén nummer.
2 x 1/2 pagina € 8,50 1 pagina € 8,00
1/2 pagina € 4,50, 1/4 pagina € 3,00

QSL BUREAU

QSL-Manager Regio 14	: Martin Bak	PAoMBD	Boschawei 67 9212 RG Boornbergum	(0512 – 382142)
Voor afdeling A 62	: C. Hollander	PAoCOR	Priorstraat 25, 8603 VN Sneek	(0515 – 414022)

HOMEPAGE

www.veronfriesemeren.nl

Redactie: pe1jra@gmail.com

CQ FM-Nieuws het verenigingsblad van de VERON Afd. 62 “De Friese Meren” verschijnt maandelijks met uitzondering van de maanden juni, juli en augustus.

Overname van de artikelen met bronvermelding is zondermeer toegestaan.



Korte golf ontvanger Telefunken E863 (1,475 – 30 Mhz)

BIJeenKOMST

De VERON afdeling A62 nodigt u uit voor het bijwonen van de verenigingsavond op:

V R I J D A G, 14 september 2012

Locatie: OOSTERKERK

**Jachthavenstraat 1/A
Sneek**

0515-415574

AANVANG: 20.00 UUR.

AGENDA

1. Opening door de voorzitter
2. Binnengekomen berichten en mededelingen
3. Rondvraag
4. Lezing/presentatie
5. Sluiting

Bijeenkomsten andere Friese afdelingen.

Voor bijeenkomsten van andere VERON afdelingen zie onze homepage www.veronfriesemeren.nl bij de rubriek Links.

In deze editie van CQ FM Nieuws o.a.:

- Uw agenda
- Lezing en presentaties
- QSL-post
- Het Seinhuisje van Terschelling
- Nostalgie uit de radioexpres
- Radioboeken- Terug In Den Tijd
- AIS, Oostende Radio, Navtex, Epirb,
- PLB, Sart en Inmarsat



Enkele interessante dagen voor in Uw agenda!

Regelmatig:

Friese Meren Ronde: op 145.2875 Mhz en 434,550 Mhz FM vanaf 22.00 uur

Wekelijks:

Pronkjewailronde: iedere woensdag op 145.750 MHz FM via PI3GRN vanaf 19:00 uur

Friese Woudenronde: iedere vrijdag op 144.340 MHz USB vanaf 21:00 uur

10-meter-ronde: iedere zaterdag op 29.550 MHz FM vanaf 21:00 uur

Hunebedronde: iedere zondag op 145.275 MHz FM. RX via PI2ASN vanaf 10.30 uur

Friese Ronde: iedere zondag op 3660 kHz LSB +/- QRM vanaf 11:30 uur

Meppelronde: iedere zondag op 145.650 MHz FM via PI3MEP vanaf 12:00 uur

Muntronde: iedere zondag op 145.700 MHz FM via PI3HVN vanaf 20:00 uur.

Lezingen en presentaties

Alle avonden in principe in de grote zaal van de Oosterkerk, ingang aan de Jachthavenstraat 1A te Sneek (ruime parkeergelegenheid voor automobielen naast en voor het gebouw) en de avonden beginnen om 20:00 uur, zaal open om 19:30 uur.

14 september 2012

Rob Hardenberg PE1ITR komt helemaal uit Eindhoven – wat sommige amateurs al niet over hebben om anderen wat meer te vertellen over onze hobby! - komt uitgebreid uitleg geven over het gebruik van de 70mHz/4m band door de zendamateur. Deze band is van 01 januari 2012 beschikbaar gekomen voor de zendamateurs. De suggestie om dit onderwerp te belichten is afkomstig van een van onze leden.

12 oktober 2012

Een spreker uit eigen gelederen en wel André Koopman PAoAKV en het onderwerp luidt CNC toepassingen voor de zendamateur.

9 november 2012

Deze avond wordt gevuld met de uitgestelde lezing van oorspronkelijk 13 april door Age de Jong PAoXAW over de Dutch Lighthouse Award en zoals de naam al aanduidt gaat het over zenders en lichttorens (triviaal: vuurtorens).

14 december 2012

Dick van de Berg PA2DTA verzamelt ondermeer (oud) militair radiomateriaal waarover hij deze avond komt vertellen. Alles uit zijn verzameling meenemen kan (helaas) niet, want dit beslaat zo'n veertig meter plank! Toch neemt hij wel wat mee en zal er van alles over vertellen (en laten zien).





QSL-post

Er zijn kaarten voor de onderstaande stations:

PAo AKV, CQ, GRB, GUS, HFM, SKV. PA1 CD, JDL. PA2 HSH.

PA3 BVG, BNU, BTS, BXH, BXI, BZC, CWR, DTY, EKU, FTV, FBQ, FQS, GFY, HDL.

PA5 COR, RR. PDo NUE, ORT, SNK. PD2 MCK, RPS.

PE1 BTX, DAB, DWQ, JMM, KDF, OPK, PIX, RCG, RJY.

NL 13279.

Kaarten afhalen op de eerstvolgende vergadering.

73, PAoCOR.

Het seinhuisje van Terschelling (door Wil PE1JRA)

Maritiem Instituut Willem Barentsz



Op zaterdag 9 juni 2012 was het zover dat wij (XYL en ik) op uitnodiging afreisden naar Terschelling voor een excursie/bezoek aan de “Hogere Zeevaartschool”.

Op deze zonnige foto aan de Dellewal te West Terschelling ligt het gebouw aan de voet van de haven met een prachtig uitzicht over de baai. Heel anders was onze tocht met windkracht 7 tot 8 uit ZZW, regen en kou. Warme regenkleding noodzakelijk dus. Bij aankomst met de boot nog ongeveer 10 minuten lopen.

Algemeen

De opleiding HBO Maritiem Officier wordt op Terschelling verzorgd door de NHL Hogeschool (voorheen genaamd Noordelijke Hogeschool Leeuwarden). De lessen worden gegeven in het gebouw van het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB). Dit Maritiem Instituut, dat al meer dan 130 jaar bestaat, is onderdeel van NHL Hogeschool, en bevindt zich dus op Terschelling. Het gebouw staat op het westelijk deel van het eiland, gelegen aan de haven. Naast de opleidingen die er in het gebouw gegeven worden, kun je er ook de simulatoren van het 'Maritiem Simulator Training Centrum' vinden. Ten slotte beschikt het Maritiem Instituut over een eigen opleidingsschip. Het schip, genaamd de 'Octans', is een voormalig inspectievaartuig van Rijkswaterstaat.



Sinds juli 2003 beschikt het MIWB over het opleidingsschip de Octans. Het schip is aangeschaft als vervanging van het voormalig opleidingsschip: de ms "Prinses Margriet". Het schip ligt op een tweehonderd meter van de school afgemeerd aan een eigen steiger. In het kader van competentie gericht leren en evalueren is het belangrijk om zoveel mogelijk levensechte situaties na te bootsen. De Octans is hiervoor een belangrijk instrument. De Octans is tevens uitgerust met allerlei moderne hydrografische apparatuur. Tijdens de wekelijkse oefentochten op zee worden allerlei praktische vaardigheden geoefend,

zoals het onderhoud van de scheepsinstallaties, wachtlopen enzovoort. Tegelijkertijd worden hydrografische metingen verricht, zodat ook de studierichting hydrografie in een praktische situatie kan oefenen.

Maritiem Simulator Training Centrum

Het MIWB beschikt over simulatoren voor scheepsbrug, machinekamer, ladingbehandeling, sleepopperzuiger, DP/DT, radiocommunicatie/GMDSS, fastferry en radarnavigatie.

De opleidingen/trainingen die hier worden gegeven omvatten safety tot management trainingen op het niveau MBO tot HBO. Nieuw zijn de cursussen ijsvaart, elektrotechniek, DP class III en ECDIS.

Jaarlijks studeren 400 personen (m/v) maritieme techniek waarvan 340 personen studeren aan het MIWB op Terschelling. De overige personen studeren op andere dependances te Harlingen, Leeuwarden en Amsterdam. De 1^e en 2^e jaars studenten (200 in totaal) wonen intern bij het MIWB en de overigen op privéadressen op het eiland. De stages (minimaal 2 x tijdens de gehele opleiding) duren gemiddeld 3 tot 6 maanden (afhankelijk van studierichting) en zijn "op zee".

Machinekamer

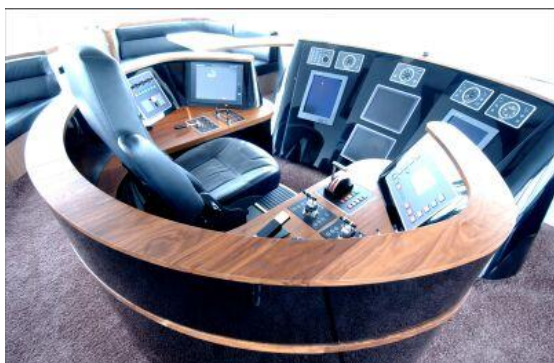
Veel belangstelling had ik voor de machinekamer omdat ik droomde van grote zware dieselmotoren e.d. uit een supertanker b.v., echter deze droom kwam niet uit. De moderne techniek van simulatoren heeft hier toegeslagen, want de totale ruimte van de machinekamer was in totaal slechts een kamertje van 4 bij 5 meter met een hoogte van 2,3 meter. In deze ruimte stond een half ronde projectiescherm waarop met een krachtige beamer een machinekamer in 3 D werd geprojecteerd met daarbij levensechte geluiden (oorbescherming normaal gesproken verplicht).

Allerlei soorten en typen motoren van klein tot groot (b.v. de Wartsila-Sulzer 9RTA84C met ruim 64000 BHP bij 54 omwentelingen per minuut) kunnen hier worden geprojecteerd.

Een virtuele wandeling door de machinekamer behoort tot de mogelijkheden. Werkelijk fantastisch.

Radiokamer

Als radioamateur PE1JRA ben ik altijd nieuwsgierig naar zenders, ontvangers, antennes en noem maar ook. In de simulatieruimte Communicatie van het Maritiem Instituut Willem Barentsz MIWB is ook een radiokamer aanwezig. Nu is een radiokamer voor grote zeevarende schepen ook een aparte ruimte, maar in wat minder grotere schepen maakt de radiokamer onderdeel uit van de stuurhut zoals onderstaande foto's laten zien.



De radio-officier is verantwoordelijk voor de communicatie tussen het schip, rederij, kustwacht, verladingmaatschappij, schepen onderling en de communicatie aan boord.

In de binnenwateren en tot 25 mijl uit de kust wordt gebruik gemaakt van de VHF (marifoon) – band (156,00 tot 165 Mhz FM) en buiten de territoriale grenzen/gebieden op de volgende HF – banden:

- 2 Mhz
- 4 Mhz
- 6 Mhz
- 8 Mhz
- 12 Mhz
- 16 Mhz
- 18/19 Mhz
- 22 Mhz
- 25/26 Mhz



in de AM-mode op 2 Mhz en SSB (USB/LSB) op de overige HF-banden met een maximaal gemiddeld vermogen van 150 watt.

Voor de onderlinge communicatie onboard wordt gebruik gemaakt van een VHF-portofoon in de frequentieband 156 tot 165 Mhz FM met een maximaal vermogen van 5 watt.



Verder beschikt de radiokamer over DPT (telex over radio), DSC (Digital Selective Calling system), INMARSAT-SES voor satelliet communicatie, NAVTEX voor navigatie en Telex, SafetyNET voor veiligheidsberichten via de satelliet, SART (radartransponder), EPRIB (satelliet noodradiobaken), Radarsystemen voor navigatie, AIS (Automatic Identification System) en tenslotte GPS.

Al met al een bonte verzameling van communicatie-apparatuur en een waar paradijs voor de liefhebber en dat 24 uur per dag. Wat een hobby, ik bedoel beroep.....

Zie ook op: http://nevermeint.nl/en/projects/virtual_engine_room_simulator

Na een goed verzorgde “warme” lunch ging het bezoek verder naar de brugsimulator in de toren van het gebouw (zie foto gebouw op de voorpagina).

Op de brug

Via een open trappenstelsel zoals in een fabriekscomplex zonder daglicht, bereik je het zenuwcentrum van het schip namelijk “De Brug”, het werkterrein van de kapitein en overige maritieme officieren.



Geheel in stijl en afmetingen is hier een stuurhuis nagebouwd met alle apparatuur inclusief voor communicatie, navigatie, radar, voorstuwing en scheepshoorn.

Zelfs de ramen zijn voorzien van ruitenwissers, sproeiers en verwarming en je hebt 360 graden zicht op een 3-D kleuren projectie geheel rondom het stuurhuis. Werkelijk fantastisch.

Alle grote vaarroutes en ook alle werldehavens kunnen worden gesimuleerd inclusief alle bijbehorende berichten, geluiden, radar, communicatie, betonnen, en lokaal scheepsverkeer. Dag en nachtprojectie naar de lokale tijd wordt automatisch geregeld en dat

allemaal onder alle weersomstandigheden en getijdenstromingen.

En toen..., en daar had ik al geruime tijd naar uitgekeken, kwam de vraag of er speciale wensen zijn.

NATUURLIJK was direct mijn reactie, want al jaren droom ik van een groot containerschip in zware storm (hagel, bliksem en onweer) en met 1000 containers aan boord.

Geen probleem was het antwoord van de 2^e jaars student Maritiem Officier en na enig programmeer werk, startte de simulatie.

Oorverdovend gierde de wind om de stuurhut, golven van 30 meter hoog, ruitenwissers in de hoogste stand, zware deining, slecht zicht door het vele over spattende zeewater, bliksem en onweer, een ware hel op Terschelling. En dan te bedenken dat de vloer, de stuurhut en alles zo vast staat als een huis maar dat alles op het grote 360 graden 3-D scherm om je heen beweegt. Na 2 tot 3 minuten kreeg ik al maagkrampen en was het duidelijk dat ik niet over zeebenen en een zeemaag beschik. Toen ook nog containers op het voordek overboord sloegen en de lachende student Officier de slagzij van het containerschip op maximum instelde ging bij mij het licht uit....STOP (zeeziek).

Wat een geweldige ervaring.

Op mijn vraag of een excursie van radioamateurs tot de mogelijkheden behoren, werd positief op gereageerd (nader bericht volgt). Omstreeks 17.30 uur vertrok het MS Friesland naar Harlingen.



Nostalgie uit de “radioexpres” van 21 januari 1927

Is radioverkeer met de planeten mogelijk?

Een vraag, die fantastische perspectieven opent, een vraag, die al zo oud is als de radio zelf, want toen de telegrafisten van de “Needles op Wight” in 1898 enigszins regelmatige luchtstoringen waarnamen, dachten zij al, dat het tekens waren van Mars.....

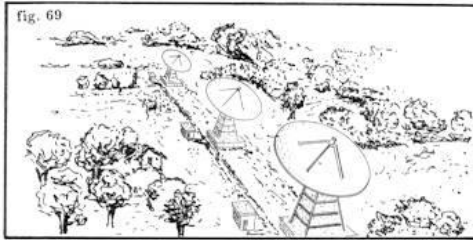
Een vraag tenslotte, die de ernstige geleerden en technici het hoofd doet schudden:

Verkeer met planeten?

Maar we weten niet of daar intelligente wezens wonen.

En we weten zelfs niet eens of radiotrillingen ooit onze aarde kunnen verlaten!

De terugkaatsende Heavisidelaag in de bovenatmosfeer kon dit wel eens helemaal onmogelijk maken!



Goed, allemaal toegegeven.

En toch zal het idee het mensdom niet loslaten.

Eigenlijk betekent het hoofdschudden van alle ernstige mannen ook enkel maar, dat zij er geen gat in zien om een begin te maken, niet weten, van welke kant het vraagstuk aan te pakken.

Daaromtrent komt nu Hugo Gernsback, de redacteur van “radio News” met een idee.

Het gaat hem als ieder van ons, die een grote gedachte ontwikkelt, welke gebieden van wetenschap raakt, waarop hij niet geheel thuis is.

Hij uit zich ten dele in een vorm, die al weer hoofdschudden zal verwekken.

Maar zijn hoofdgedachte is toch eigenlijk juist heel streng wetenschappelijk.

Wat is de eerste stap? Zo vraagt hij zich af.

Wat is de eerste kwestie, welke oplossing beslist over al het verdere en waarvan de oplossing bovendien van algemeen wetenschappelijk belang is te achten?

Die eerste vraag is: dringen ooit onze radiotrillingen door de Heaviside laag heen, aangenomen dat die bestaat, dus kunnen die trillingen uittreden in de wereldruimte?.....

Kunnen we dat onderzoeken met eigen krachten, dus zonder hulp en medewerking van de bewoners ener andere planeet, waarvan we niet weten of ze bestaan?

Gernsback heeft daarvoor een plan bedacht en ook al gereed.

Onze aarde is een planeet, waarvan we tot de conclusie zijn gekomen, dat de binnenste kern vrijwel geheel moet zijn van ijzer, dus elektrisch geleidend.

De onderstelling is niet al te gewaagd, dat andere hemellichamen ook geleidende massa's zijn.

Dat wil dan zeggen, dat ze radiotrillingen moeten terugkaatsen.

En daarmee is de mogelijkheid gegeven, dat een in de ruimte gezonden radiotrilling weer op aarde terug keert.

Aan het tijdsverloop tussen uitzending en ontvangst van een signaal is daarbij te beoordelen hoe ver de trilling is weggeweest.

Want ethertrillingen leggen 300.000 kilometer per seconde af.

De maan is 380.000 kilometer van ons verwijderd, dus heen en terug doet een radiosignaal dat in 2,5 seconde.

Gernsback denkt een proef te doen om een signaal naar de maan te sturen in de hoop op terugkaatsing.

Gernsback meent, vermoedelijk terecht, dat men met ultrakorte golven de beste kansen heeft. De lichttrillingen, dat toch ook ethertrillingen zijn, gaan door de Heavisidelaag gemakkelijk heen en dat zijn heel korte golven.

Gernsback houdt het op 2 meter of kleiner.
En dan een flinke energie!
Wat denkt u van 100.000 kilowatt?

We hopen, dat het niet gaat zoals Gernsback denkt, n.l. dat de koperstaaf-antenne, die deze 100.000 kilowatt uitstraalt, door de straling witgloeiend wordt.

Maar ook dat doet er niet toe, het ontwerp voor deze 2 meterantenne en zender mag toch nog wel eens bepraat worden?

Waar moet het geld vandaan komen?

In Amerika zijn zoveel miljonairs, die reuzentelescopen voor sterrenwachten hebben geschonken, dat Gernsback zich hierover niet ongerust maakt.

En een telescoop is enkel voor onwaardse onderzoeken te gebruiken, terwijl een reusachtige kortegolfzender ook nog aards nut kan hebben en zelfs misschien dollars in kas kan brengen!

Als een tweede object van wetenschappelijk onderzoek met zulk een zender noemt Gernsback het onderzoek naar de kern der aarde.

Hij wil korte golfstralen dwars door de aarde zenden en nagaan of ze ergens door de kern worden gereflecteerd en soms van hun weg worden afgeleid.

Of er iets van zal komen?

Misschien duurt het nog een paar jaar.

Maar het zal gebeuren!

En dan komt Gernsback de eer toe, van een zuiver experimenteel doel gesteld te hebben, ontdaan van fantastische speculaties.



73, Molle PDoNZZ.

RADIO-EXPRES. 363

GEEN DOORGEBRANDE LAMPEN MEER.

De lampen van deze nieuwe LISSEN lampen zijn in groeven onder den raak. U kunt de lamp niet in den houder stellen in een andere dan den juiste stand. Dit betekent dat de glazen draadspinnen niet bij ongepaste ontstekingen maken met de koegastaten, waardoor de lamp zou doorbranden. Uitsluitend een LISSEN voerfel. Er is geen stekker o.M. vereisdig omdat in deze LISSEN lampen. Dit betekent kleine capaciteit en geringe verliezen en draadongevolge krachtige signalen. In de figuren vaagspeld gereed voor bodemmontage, maar kan ook voor frontplaatmontage dienen door de solderingsreus recht te volgen.

Prijs f 0.75.

LISSEN GLOBESTROOMWEERSTANDEN VOOR BODEMMONTAGE.

Het bodemmontage type der LISSEN gloedraadweerstand kan in slechts

f 1.10

Dit type heeft zwaart zwaart sprekt geen knop, schakel of wijzer, maar is voorzien van twee gaten voor bevestiging op de grondplaat.

Gloedraadweerstand 7 en 15 ohm; Potentiometer 400 ohm, alle

f 1.10

Op aanvraag zenden wij U gaarne franco onze geill. brochure met prijslijst.

LISSEN LIMITED -- Lissenium Works, RICHMOND

LISSEN AGENTSCHAP: STATIONSWEW 17c, ROTTERDAM

ELECTRAD

GLOEIDRAADWEERSTANDEN

(10 ohm, 30 ohm)

Even **voortreffelijk in kwaliteit** als de „Electrad“ hoog-ohmige weerstanden; solide gemonteerd op een zwaar bakeliet frame; uitstekende lagering; voorzien van de zoo populaire „Kurz Kasch“ pijl-knopjes.

— PRIJS: slechts f 1.50. —

LEVERING ONMIDDELLIJK UIT VOORRAAD.

Radio-Import A. A. POSTHUMUS -- Baarn

Radioboeken – Terug In Den Tijd

Vroeger, dat was de tijd dat alles beter was en iedereen zijn plaats wist, was er niet zo veel te lezen op het gebied van onze hobby. Daar kwam nog bij, dat de weinige boeken voor vele jongeren toch te duur waren en/of meer toegespitst waren op hen, die al redelijk op de hoogte waren van de radiotechniek, of nog moeilijker: in de Engelse taal.

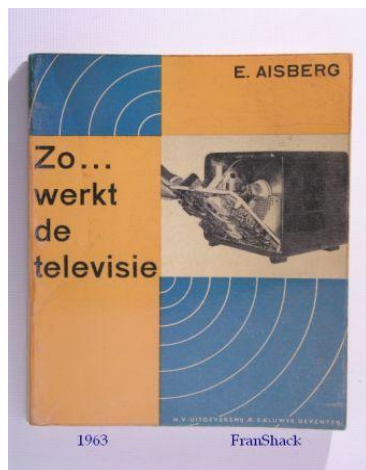
Daar kwam voor de beginner – die tenminste elektronisch gezien duidelijk nog van niets wist – verandering in toen de jood Leonard de Vries (1919-2002) net in het begin van de bezetting met *Het Jongens Radioboek* bij Uitgeverij Veen op de markt kwam. Dàt was nu net het soort beschrijving wat vele jongens misten; van meisjes werd toen en nog heel veel jaren later verondersteld, dat zij geen technische belangstelling hadden vandaar de misleidende titel. Korte tijd later geleeke het De Vries verstandiger (helaas terecht) om onder te duiken, zijn joodse ouders deden dat niet en zijn uit het concentratiekamp niet teruggekeerd . . . In die lange, bange jaren dagdroomde De Vries in zijn Brabantse onderduikershol van een betere wereld waarin jonge mensen samen op technisch gebied van alles en nog wat zouden gaan construeren in een hobby club en hij zette zijn gedachten uitgebreid op papier. Zo verscheen kort nadat onze ongenode burenen weer huiswaarts gekeerd waren al in 1947 het boek *De Hobby Club*, in 1949 gevolgd door maandblad *Hobby Club* (kwartaalabonnement f 1,20) en al gauw werden naar dat voorbeeld èchte hobby clubs opgericht, in 1950 waren er al zo'n zeventig tot eind jaren zestig er de klad in kwam en de een na de andere zo enthousiast gestarte hobby club en jammer genoeg daarmee ook de optimistische gedachte over samen iets constructiefs doen ter ziele ging. In de eerste na-oorlogse jaren echter werden gezamenlijk allerlei dikwijls zeer uiteenlopende liefhebberijen in een grote kelder of op zolder uitgevoerd. Natuurlijk de grote liefde van de schrijver: radiotechniek dus radio en/of KG-zender bouwen, maar ook timmeren en/of houtbewerking, fotografie, filatelie, smalfilm, astronomie, natuurkunde-, scheikunde- en electriciteitproeven, verder spoorweg- en vliegtuigmodelbouw. Over werkelijk elk van deze onderwerpen en nog veel meer (!) had De Vries een prettig leesbaar boek voor de belangstellende beginner geschreven.

Zelf bezit ik *Het Jongens Radioboek Deel 1* (Geb f 5,50) en *Het Jongens Radioboek, Deel 2* (Geb f 6,50) in de naoorlogse uitgave van Uitgeverij De Bezige Bij te Amsterdam en alhoewel volkomen gedateerd nog altijd leuk om te lezen. Antiquarisch dikwijls nog wel te krijgen



via www.antiqubook.com maar de prijzen zijn wel hoger dan toen !

Ook in Frankrijk kwam er een uitstekend boek voor de beginner op het radiopad op de markt en wel reeds in 1929 van de hand van Eugène Aisberg (1905-1980) met de pakkende titel *La Radio? . . . Mais c'est très simple* en zoals te verwachten vele jaren later logisch gevolgd door *La Télévision? . . . Mais c'est très simple* waarin ene Ignotius van alles hoort/leert over onze hobby van zijn vriend Coriosus, die zijn kennis weer heeft opgedaan van zijn Oom, de ingenieur Radiol. Nu leest de Franse taal – en zeker het technisch Frans – voor de meeste onder ons niet zo vlot en gelukkig zijn deze boeken vertaald door ene M. de Waard onder de titel *Zo Werkt De Radio* en later ook *Zo Werkt De Televisie* en jarenlang bij vele herdrukken tot ver in de zestiger jaren technisch bijgewerkt, gelukkig met behoud van de fraaie tekeningen (Uitgeverij Kluwer te Deventer). De namen van het illustere trio zijn wat aangepast en zo heetten zij in Nederland respectievelijk Vraagal, Weetal en Oom Radiolus. Met name Vraagal en Weetal waren lang huishoudnamen om jongeren aan te duiden, die graag het naadje van de (radio-)kous wilden weten. Ook deze twee boeken zijn zowel in het Frans als (gelukkig!) ook in het Nederlands wel te verkrijgen via www.antiqubook.com en soms ook op radiomarkten, maar de vraagprijs daar ligt er doorgaans niet om.



Op bovenomschreven Frans stramien voortbordurend verschenen heel veel later wat aangepaste boeken (geen buizen meer maar transistoren) *Radio . . . Geen Probleem* gevolgd door *Televisie . . . Geen Probleem* door ene Willem Vandersluys met in de hoofdrol de gepensioneerd majoor van het Wapen der Verbindingsdienst Degenouwer en zijn onwetende buurman Leeckmans. Medio vijftiger jaren kwamen er veel meer boeken op het gebied van radio/televisie, antennes en meetinstrumenten op de markt en ook (schriftelijke) radio-cursussen zoals Dr Blan (Uitgeverij Muiderkring) en absoluut de bekendste van alle: Radioinstituut Maxwell (Panningen bij Venlo, nader adres overbodig, herinnert U het zich nog?) maar dat valt buiten dit bestek.

Hans PD7AJH



Wat is AIS en wat doet het?

AIS is een systeem dat automatisch de identiteit en de positie van een schip via een marifoonkanaal uitzendt (transponder). AIS staat voor Automatic Identification System. Oorspronkelijk ontwikkeld voor de zeevaart, wordt AIS ook toegepast in de pleziervaart.

Zenden en ontvangen

Met AIS worden naast scheepsidentiteit en positie ook andere gegevens verspreid. Deze worden in een bericht verpakt en op vaste momenten uitgezonden. Ook op andere momenten, afhankelijk van de omstandigheden. Zo zendt een schip dat snel vaart berichten uit met een kortere tussenpoos dan een afgemeerd schip. Uitzenden houdt in dat er ook ontvangers zijn. Die ontvangers zijn onbekend. Ieder schip dat is uitgerust met een AIS systeem kan berichten ontvangen van andere AIS-transponders. Op het AIS-beeldscherm kunt u zien welke naam bij het schip hoort of op radar waarneemt. Informatie uit AIS kan op vergelijkbare wijze gebruikt worden om scheepsnamen en posities zichtbaar te maken op elektronische vaarkaarten.



AIS-transponder

COASTAL RADIO COMMUNICATIONS

Covering the world of M.F. & V.H.F. Coastal Radio.

Oostende Radio Callsigns "OST & OSU"

1665-1683-1689-1728-1817-1820-1908-2484-2761-2817-3629-
3636-3684 KHz MF

Oostende Radio is one of the few "BIG" signals left operational in Europe.

It's signal within the amateur top band allocation can not be missed!

Please click on each of the small images for a larger version

My thanks to Rolf Marschner DL9CM for permission to use these two photographs



Wat is Navtex ?

NAVTEX is een internationale, automatische radiotelexdienst om maritieme veiligheidsberichten (MSI, Maritime Safety Information) zoals navigatie- en meteowaarschuwingen en spoedberichten zoals SAR-berichten te verzenden van kuststations naar schepen. Het is met SafetyNET een onderdeel van World Wide Navigational Warning Service (WWNWS). Onder GMDSS is het verplicht om MSI-berichten te kunnen ontvangen aan boord van schepen die moeten voldoen aan SOLAS om de veiligheid van de scheepvaart te verbeteren.

Elk Navtex-gebied of Navarea heeft één kuststation dat met een middengolfzender op vaste tijden berichten in het Engels uitzendt in de FEC-mode. Deze berichten zijn aan boord te ontvangen met een speciale NAVTEX-ontvanger die de berichten op warmtegevoelig papier dan wel een LCD scherm toont, of met een algemene middengolf ontvanger in combinatie met een radioteletype installatie. Het bereik van de zenders is ongeveer 300 zeemijlen.

In het begin van elk bericht zit een karakter dat het de Navarea aangeeft (transmitter identity), en een karakter dat het type bericht beschrijft (subject indicator). Aan de hand van deze codes kan de ontvanger bepaalde berichten negeren, bijvoorbeeld die voor een gebied waarin het betreffende schip niet vaart.



NAVTEX-ontvanger



Zeekaartlezer met AIS-weergave

Wat is EPIRB?

Een Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) is een soort noodbaken dat in de scheepvaart wordt gebruikt om in geval van nood de identiteit en de locatie van het in nood verkerende schip aan de reddingsautoriteiten door te geven. Zodra een noodbaken wordt geactiveerd, zendt het een signaal uit dat door het COSPAS-SARSAT satelliet systeem wordt gedetecteerd. Het **COSPAS-SARSAT** netwerk geeft vervolgens de gegevens door aan de reddingsautoriteiten ter plaatse.

Er zijn twee soorten EPIRB's:

- klassieke 406 MHz EPIRB, positiebepaling d.m.v. dopplerverschuiving. Positie nauwkeurigheid van ca. 2,5 zeemijl.
- vernieuwde 406 MHz EPIRB voorzien van interne GPS ontvanger, positie nauwkeurigheid van 45 mtr.

Moderne EPIRBs werken in de 406 MHz band. Er zijn 2 verschillende soorten 406 MHz EPIRBs. Een **categorie I EPIRB** wordt automatisch geactiveerd zodra een schip zinkt. Deze categorie I EPIRBs zitten in een speciaal rek dat de EPIRB loslaat op een waterdiepte van 1 - 3 meter. De EPIRB drijft dan naar het oppervlak en zendt een alarmsignaal uit. Deze EPIRBs kunnen ook handmatig worden geactiveerd.



Wat is een PLB ?

Een Personal Location Beacon is een persoonlijke zender die in geval van nood contact legt met de reddingsdiensten.

Voor een PLB is een vergunning nodig, deze kan worden aangevraagd bij het Agentschap Telecom. Het Agentschap Telecom heeft de volgende gegevens van u nodig:

- 15-cijferige HEX code die bij de PLB wordt geleverd
- Het serienummer van de PLB
- Naam, adres, postcode, plaats, land en mobiel telefoonnummer van de eigenaar van de PLB.

De kustwacht zal bij een noodoproep trachten contact op te nemen via dit telefoonnummer om een valse noodoproep uit te sluiten.



Wat is een SART?



Een **Search and Rescue Transponder** (SART) is een waterdichte radardichte radartransponder bedoeld voor gebruik in noodgevallen op zee. De radar-SART wordt gebruikt om een te lokaliseren reddingsmiddel of schip in nood op te sporen op een radar display. Een SART zal alleen reageren op een 9 GHz X-band (3 cm golflengte) radar. Het is niet te zien op S-band (10 cm) of andere radar. Aan boord Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) een of meer zoek-en reddingsacties lokaliseren van apparaten. Deze apparaten kunnen zowel een radar-SART (Search and Rescue Transponder), of een op GPS gebaseerde AIS-SART (Automatic Identification System Search and Rescue-zender).

SARTs zijn meestal cilindrisch van vorm, ongeveer de grootte van een onderarm van een persoon en felgekleurd.

Wat is Inmarsat?

International Maritime Satellite Organisation is een internationale organisatie die in 1979 is opgericht voor de communicatie vanaf schepen met de wal. Tegenwoordig wordt Inmarsat ook gebruikt voor landmobiele communicatie.

Inmarsat maakt gebruik van satellieten in een geostationaire baan om de aarde.

Inmarsat heeft 9 satellieten, waarvan de 4 Inmarsat-3 satellieten voor de communicatie worden gebruikt. De rest wordt gebruikt als reserve of voor verhuurde capaciteit. De satellieten hebben de volgende bedekkingsgebieden:

- Atlantische Oceaan - West
- Atlantische Oceaan - Oost
- Indische Oceaan
- Grote Oceaan

Hiermee wordt, op de polen na, de hele wereld bedekt. De satellieten maken gebruik van kleinere bedekkingsgebieden, zogenaamde spot beams, om in sommige gebieden meer capaciteit te kunnen leveren of diensten te kunnen leveren aan kleinere terminals.

73, Wil PE1JRA

HF Rubriek 177

De zomervakantie 2012 is bijna voorbij. Het weer nodigde soms wel uit om in de shack te zitten of in de vakantie niet actief te zijn.

Aangezien in deze tijd veel sporadische E is, werd er veel tijd op 6m besteed. Op 14 juli was de band enorm open en die dag meer dan 200 QSO 's gemaakt met Europese stations. Buiten Europa gewerkt met Jimmy FJ/W6JKV in St. Barthélemy. Jimmy had diverse goede openingen met Europa. Verder was in juli o.a. gewerkt met EX9T Kirgisistan, 4O7VB Palestina, HI3TEJ Dominicaanse Republiek.

Over het algemeen was het aanbod niet groot. Geen PJ2,4 etc gehoord. Dit in tegenstelling tot vorig jaar. Halverwege juli startte een expeditie naar St. Paul Island met de call CY9M. Op HF was deze goed te werken, ze hadden ook 6 m mee maar zover ik weet hebben ze maar een paar verbindingen met Europa gemaakt. Ze hadden een website en ook een online log. Dit werkte tijdens de expeditie helaas niet en werd pas achteraf gevuld. Vanuit Jan Mayen is Svein JX9JKA actief van 20m t/m 6m. Heb hem op diverse banden kunnen werken. Tijdens de olympisch spelen in Londen gewerkt met 2O12L en diverse GO stations.

Op HF in augustus een paar goede openingen naar USA tot na middernacht. Op 17 m op één avond een 100-tal Americanen kunnen werken.

Verder o.a. met 9Z4BM, FS5PL, 3W2LI, XV9NPS en diverse KH'7 stations uit Hawaii.

Halverwege augustus lukte het een groep Italianen om de Comoren te aktiveren. Dit eiland was lange tijd niet te werken mede door een politieke machtstrijd die het eiland ontoegankelijk maakte. Met de call D64K waren ze actief. Wat niemand verwachtte dat het op 6 m ook lukte een verbinding met ze te maken. Heb waarschijnlijk een first op mijn naam staan. Hun online log geeft aan dat tussen 1800-1900 z ook een verbinding gemaakt is.

Door wie is helaas niet bekend. Die van mij was om 1910 utc. Op de lage banden lukte het nog enkelen op 80 en 160 een verbinding te maken.

Zie ook www.d64k.net en de online log. Sommigen lukte het om wel meer dat 20 verbinden met dit station te maken.

Vakantietijd en vakantie antennas. Gewerkt met een belg die 3 maanden door Zweden fietste, hij had een FT817 mee en een dipool die hij in de bomen hing. Voor degenen die wat meer bagage kunnen meenemen is een Hex-beam erg populair. Er zijn diverse producenten o.a. K4KIO en MJOJZE of zoeken op internet onder hex-beam.

Ook een mooie antenne voor thuis denk ik..

Dit was het.

Met vriendelijke groet,

Bert PA7MM en Cor PAoCOR



Wilt U meer weten...?

AllichtVerlichting

Van kroonsteentje tot kroonluchter...en 1001 technische onderdelen

Oud Kerkhof 6

8601 EE Sneek

0515 413372



Wij zijn specialist op het gebied van:

- PC's en laptops
- ADSL, Ziggo, UPC en Wifi
- Computerrandapparatuur en supplies
- Computer- en laptopreparaties
- Onderhoud en uitbreidingen

Eigen Haard 20B 8561 EX Balk
Telefoon: 0514-602915
Fax: 0514-605361
E-mail: wilstilma@wilstilma.nl
Website: www.wilstilma.nl

volg ons op

twitter



Beleef de lente in uw tuin
Maar geen tijd om zelf aan de slag te gaan...

Hoveniersbedrijf W.P. Folkerts
...natuurlijk goed!

Hearekeunst 6-8 Tel 0515 541868
8711HE Workum Fax 0515 541869
www.wpfolkerts.nl



VACATURES

Over UNIS Group

UNIS, opgericht in 1984, is gespecialiseerd in het repareren van industriële elektronica, zoals PLC's, frequentie-regelaars, voedingen, monitoren, programmeerapparaten, industriële PC's, Robots etc.

UNIS is een internationale organisatie met vestigingen in o.a. Brazilië, Duitsland(3), Frankrijk, Hongarije, Italië, Nederland, Spanje en Roemenië.

Duizenden bedrijven hebben in UNIS een betrouwbare reparatiepartner gevonden voor het oplossen van technische storingen in geautomatiseerde systemen. Op dit moment voert UNIS meer dan 20.000 reparaties per jaar uit.

De succesformule van UNIS zorgt voor aanhoudende groei. Wil jij daaraan een bijdrage leveren?

UNIS biedt jou:

Een baan in een organisatie met een prettige werksfeer. Na een contract voor bepaalde tijd word je bij goed functioneren in vaste dienstgenomen.

De primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden zijn markt-conform en in overeenstemming met de functie.

Reageren:

Wil jij ons helpen groeien en herken jij je in één van de functieomschrijvingen?

Stuur dan je sollicitatie per e-mail naar hr@unisgroup.com of per post naar UNIS Group, Postbus 46, 9000 AA in Grou.

Vragen?

Neem telefonisch contact op met:
Mevr. H. Stedehouder.

Adres:

Biensma 33a - 35a
Postbus 46, 9000 AA Grou
t 0566 62 44 62
f 0566 62 35 00
www.unisgroup.com

Acquisitie n.a.v. deze advertentie wordt niet op prijs gesteld.

Inkoper elektronische modules

Een inventieve inkoper die kennis heeft van elektronische modules.

Reparateur industriële elektronica

Een technicus met een afgeronde opleiding richting elektronica die ervaring en/of affiniteit heeft met de reparatie van elektronica op component niveau.

Reparateur elektromotoren

Een specialist die in een hoogontwikkelde technische omgeving zelfstandig elektromotoren kan repareren/reviseren.

Assemblage medewerker elektronica

Een nauwkeurige medewerker met soldeerervaring op SMD niveau.

Medewerker elektronische componenten analyse

Een accurate medewerker met een gedegen kennis van elektronische componenten. Je inventariseert welke componenten gebruikt zijn op te repareren elektronica.

Kijk voor de complete functieomschrijvingen op:
www.unisgroup.com

